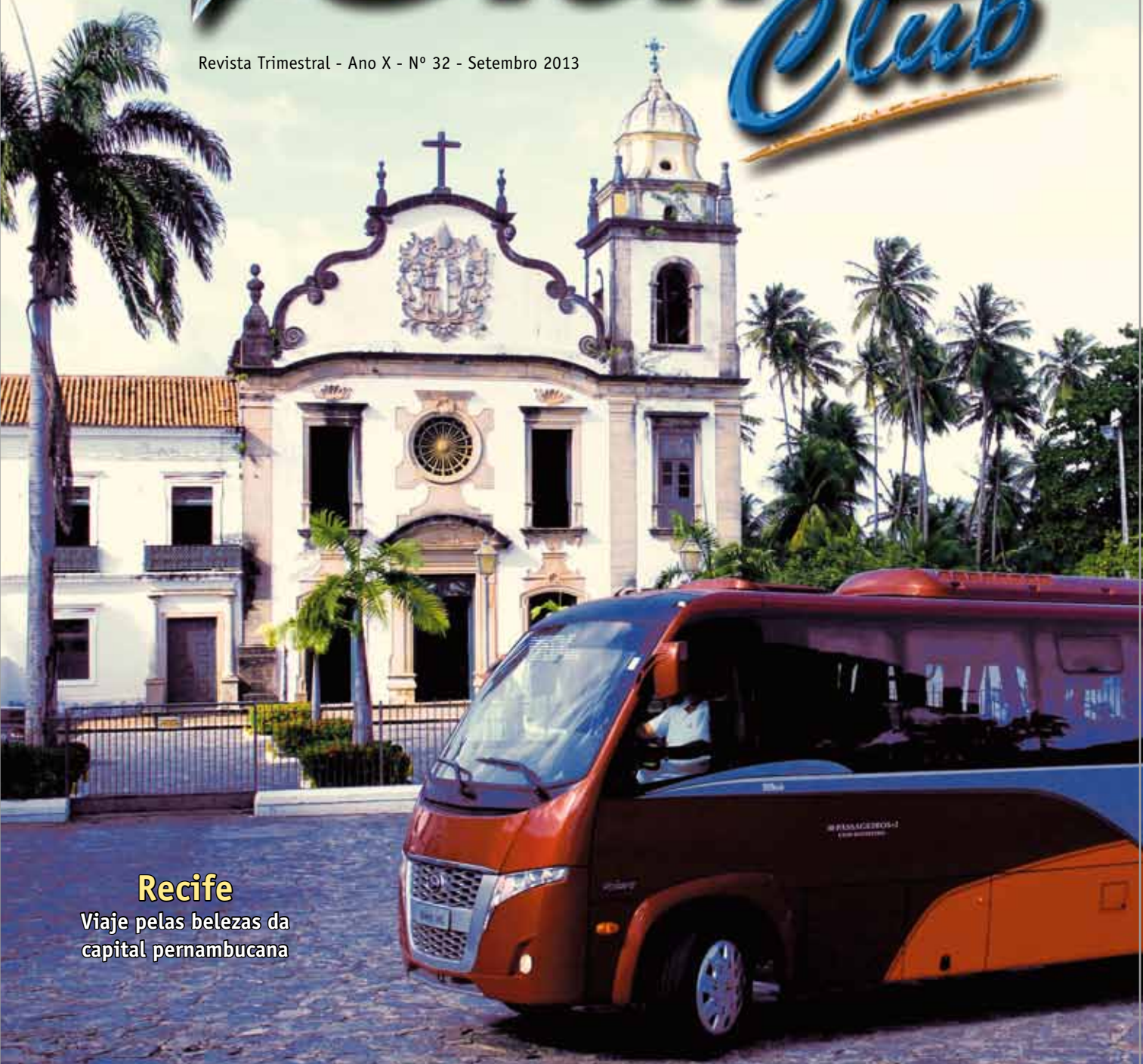


Volare Club

Revista Trimestral - Ano X - Nº 32 - Setembro 2013



Recife

Viaje pelas belezas da capital pernambucana

Volare Rural

Forte como os trabalhadores do campo

ABS

Saiba tudo sobre este sistema de freios

Dia Mundial sem Carro

10 razões para abraçar e vender essa ideia

● Expediente

A revista VolareClub é uma publicação trimestral da Volare. Proibida a reprodução sem autorização prévia e expressa. Todos os direitos reservados.

• Coordenação Geral:
Marketing Volare

• Edição de Textos:
Heloísa Mezzalira - Mtb 16.596

• Colaboradores:
José Carlos Secco

• Criação e Projeto Gráfico:
Planet House Propaganda
& Marketing

• Fotos:
Arquivo Marcopolo
Júlio Soares

Perfil: Carlos Gustavo Kersten,
Renato Sampaio e Arquivo Damascom

Turismo: Arlindo de Souza Amorim
Rally dos Sertões: Vinícius Branca

• Ilustrações:
Manoel Vargas Neto

• Tiragem:
11.000 exemplares

• Impressão:
Coan

Para falar com VolareClub,
remeta sua carta para:
VolareClub
Cx. Postal 321 - 95086-200
Caxias do Sul - RS ou envie
e-mail: volareclub@volare.com.br

Não esqueça: VolareClub vai
para onde você estiver!
Informe-nos sobre alterações
em seu endereço.

Todas as fotos de veículos desta
edição são para efeito ilustrativo,
e as informações referentes podem
ser alteradas sem aviso prévio.

Setembro 2013

Volare
Club

Participe!
Se você tem alguma sugestão de pauta
para a revista VolareClub, envie para
volareclub@volare.com.br

www.volare.com.br
SAC 0800 7070078

04

Volare Rural

O novo veículo, dotado de alta robustez e baixo custo operacional, é ideal para utilização off road.

11

22 de setembro

Conheça bons argumentos para você e seus clientes aderirem à proposta do Dia Mundial Sem Carro.

16

Dicas de manutenção

Saiba mais sobre o ABS, o sistema que impede o travamento das rodas e traz maior segurança à frenagem.

24

Recife

Conheça a história e alguns atrativos desta capital brasileira, que foi urbanizada por holandeses.

34

Gastronomia

Escondidinho de macaxeira com carne de sol, uma das delícias pernambucanas, é a receita desta edição.

36

Horta urbana

Pequenos espaços também podem servir ao cultivo de temperos, chás e até de alguma frutífera. Confira!

40

Perfil

O pianista Arthur Moreira Lima conta como tem levado a música de concerto às praças públicas.

46

Fretamento

O Volare W-L Limousine foi destaque na Brasil Fret 2013, promovida pela Associação Nacional dos Transportadores de Turismo e Fretamento.

47

Paraguai

Evento comemora venda da primeira unidade W9 Limousine no país e reúne clientes para divulgar a linha Fly.

48

Rally dos Sertões

Veículos Volare fizeram o traslado da equipe técnica durante toda a competição, uma das maiores off road do planeta.

50

Mobilidade urbana

O simpósio da SAE Brasil em Caxias do Sul discutiu soluções para os congestionamentos, e contou com patrocínio da Volare.

51

Via Exclusiva

Auto-Ônibus São João, Golden Peru e Meneghetti Transportes estão incrementando seus serviços com a Volare. Leia os cases!

● Editorial

Na crise da mobilidade, Volare é sempre solução

Na perspectiva de mais uma edição do Dia Mundial Sem Carro, comemorado em 22 de setembro, a Volare não poderia deixar de destacar o propósito desta data que vem ao encontro da origem da marca: promover a mobilidade urbana. A data nasceu para valorizar o modelo de sistema de transporte coletivo e sustentável. A Volare contribui com suas soluções diferenciadas para esta alternativa do transporte coletivo urbano desde 1998, com seus produtos, que, além de apresentar baixo custo operacional para atender às demandas, também apresentam significativas vantagens em termos de valor agregado em serviços. Nos últimos anos, o número de carros nas ruas cresceu em ritmo exponencial, os congestionamentos já não se restringem às grandes metrópoles, o tema ganhou espaço entre as grandes questões nacionais, e a solução para este problema ganhou amplos contornos. Hoje, ninguém tem dúvidas de que para dar conta da complexidade dos deslocamentos nas grandes cidades, são necessárias soluções intermodais, que combinem sistemas de alta capacidade em linhas centrais, com outros meios para as linhas complementares, responsáveis pelos percursos dos bairros até as linhas tronco. As alternativas de alta capacidade vão do metrô aos corredores expressos de ônibus, os BRT (Bus Rapid Transit), passando pelos os VLTs (Veículos Leves sobre Trilhos) e trens suburbanos. Para as linhas secundárias, no entanto, não há melhor solução que os veículos Volare. Além de tirar carros das ruas – cada Volare tira, em média, 29 veículos das vias públicas, os veículos da marca foram concebidos para agregar agilidade, economia, funcionalidade e conforto ao transporte urbano.

A estrutura leve, segura e resistente, resultado de um conjunto integrado de carroceria e mecânica, permite que eles trafeguem com agilidade em meio ao trânsito, e que percorram vias onde um ônibus padrão não circula. Sua concepção aos moldes automobilísticos, seja no tocante ao produto, seja em relação à rede de atendimento, lhe conferem agilidade também na manutenção, e ainda proporcionam maior funcionalidade e conforto aos motoristas e passageiros. A versatilidade da família Volare também se expressa pela variedade de modelos e configurações com capacidades variadas, que podem ser adequadas ao fluxo de cada trajeto, otimizando, dessa forma, a composição das tarifas. São os veículos Volare colocando desempenho e economia, conforto e agilidade a serviço de uma rede de transporte integrada, que venha a atender o desejo das pessoas por deslocamentos eficazes e qualidade de vida.

Mateus Ritzel
Diretor Comercial Volare



Arquivo Marcopolo





Assim como as monoculturas, mineradoras, hidrelétricas e outras grandes obras de infraestrutura também encontram no Volare Rural a solução ideal para o deslocamento de trabalhadores.

Volare Rural

um 4x2 que é quase um 4x4

O novo veículo da marca, desenvolvido para transportar trabalhadores em áreas rurais, tem a robustez necessária para enfrentar terrenos não pavimentados em três turnos de trabalho diários com a facilidade de um off road, a um baixo custo operacional.





Piso em alumínio e poltronas revestidas em material que não retém pó facilitam a limpeza interna



Posto do motorista: confortável e econômico, características essenciais da Volare



O compartimento traseiro acomoda o estepe e a caixa de ferramentas, protegendo-os do barro do qual seriam alvo, caso estivessem embaixo do veículo



A agricultura brasileira sofreu enormes avanços tecnológicos nos últimos anos. Nas grandes fazendas de cana-de-açúcar, soja e outras culturas, máquinas modernas, equipadas com computadores de bordo, GPS e outros recursos sofisticados estão presentes do plantio à colheita, e o deslocamento dos trabalhadores que operam estas máquinas, seja do alojamento para a fazenda, seja de uma área a outra dentro da propriedade, já não pode ficar atrás. Os grandes plantios, via de regra, funcionam com três turnos de trabalho. As distâncias entre a unidade de apoio dos trabalhadores e as áreas de trabalho podem ultrapassar 25 km, e os caminhos são provisórios, improvisados, às vezes enlameados, às vezes cobertos de palha, resquícios de vegetação e pedregulhos, circunstâncias que requerem um veículo resistente e ágil como o Volare Rural.

Com suspensão mais alta e proteções especiais adicionais para o sistema de arrefecimento, o novo lançamento da marca transita facilmente pelo campo, transportando até 30 passageiros. A presença de barro também não é problema, já que o veículo conta com um mecanismo que bloqueia o diferencial e impede o carro de patinar. O mesmo vale para terrenos inclinados, pois o veículo conta com ângulos de entrada e saída maiores, que facilitam a operação em rampas. Os pneus são mistos, de modo que possam rodar com tranquilidade tanto em terra firme, no barro ou no asfalto, e o sistema de freio foi reposicionado acima da linha do eixo, para ficar mais protegido das adversidades do terreno. A traseira ganhou um farol extra, faróis e sinaleiras independentes, proporcionando menor custo na manutenção do

sistema, além de um compartimento para guardar a caixa de ferramentas e o estepe, já que embaixo do veículo correriam o risco de permanecer cobertos de barro. “Esse lançamento atende 90% dos casos de aplicação off road”, garante o gerente de engenharia da Volare, Roberto Poloni, com a vantagem de ser mais econômico que um veículo convencional, tanto na aquisição, como na operação e manutenção. “Foi desenhado para ter alta robustez e baixo custo operacional”, completa o coordenador de engenharia Leonardo Coutinho. O motor é um Cummins ISF 3.8 Euro V, o mesmo que move o Volare 4x4. Já a traseira e a frente são feitas em fibra, para baixar o custo dos reparos e agilizar sua execução. Praticidade e economia também são o foco das poltronas, confeccionadas em material que não acumula pó, e do piso em alumínio, que pode ser lavado com um simples jato d’água.



PLANETHOUSE_2013

www.volare.com.br

Cinto de segurança salva vidas



PEÇAS ORIGINAIS VOLARE

Confiáveis e duráveis como o seu Volare

Além de maior durabilidade, as peças originais proporcionam maior rendimento ao seu Volare, de modo que a economia obtida a médio e longo prazos torna insignificante a diferença de preço do momento da compra.

Pense nisso!

Use peças originais: garantia de vida longa para o seu Volare.



twitter.com/OnibusVolare



facebook.com/OnibusVolare



Youtube.com/OnibusMarcopolo

SAC 0800 7070078

A fácil arte de ser o juiz do mundo

Carro feito no Brasil é “mortal”, segundo agência de notícias norte-americana.

Há algum tempo, o jornal americano The New York Times publicou em seu site ampla reportagem da agência Associated Press intitulada “Carros feitos no Brasil são mortais”. A reportagem afirma que os veículos produzidos no País têm poucos itens de segurança, são feitos com soldas mais fracas e materiais de qualidade bem inferior aos dos fabricados nos Estados Unidos e na Europa. A Associated Press é uma das agências de notícias mais antigas do mundo, fundada em 1846. Ela fornece noticiário para mais de 1,7 mil jornais e cinco mil emissoras de rádio e TV. Segundo a reportagem, o que acontece quando esses veículos vão para as ruas se transforma numa tragédia nacional, já que a taxa de mortalidade no trânsito no Brasil seria quatro vezes superior à americana, resultado da fragilidade dos modelos brasileiros. O artigo aponta que de cada cinco carros analisados no Brasil, quatro não passariam em testes de colisão feitos por empresas independentes. A Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), entidade que representa os fabricantes de veículos instalados no Brasil, divulgou nota na qual considera a reportagem “lamentável” e refutou a relação feita na reportagem entre a qualidade dos automóveis e as mortes no trânsito. Segundo a Anfavea, muitas vidas são salvas pela qualidade dos veículos brasileiros. A associação afirma que os acidentes são causados pela inabilidade dos motoristas ou precariedade das vias. Já as montadoras declararam que os veículos aqui produzidos respeitam normas de segurança vigentes e também que o número de mortes de motoristas e passageiros se deve à má conservação de ruas e estradas. Independentemente das diferenças de legislação e normas de segurança existentes entre os Estados Unidos e o Brasil e do estado de conservação das ruas e estradas, sem falar no comportamento correto ou não dos nossos motoristas, a reportagem é absurda e descabida porque as realidades dos dois países, de suas indústrias, das normas e da própria formação dos condutores são díspares. Por outro lado, as normas e sistemas produtivos existentes no Brasil são os mesmos adotados pelos mais avançados centros produtivos. Como a maioria das plataformas são mundiais, as

especificações são idênticas e os cuidados com a produção são os mesmos. Quando existem alterações, na denominada tropicalização dos produtos, são para deixar os veículos ainda mais robustos e seguros para as respectivas aplicações. Fico pensando por que a Associated Press não fez uma matéria sobre os veículos na Índia ou mesmo na China? Parece-me que o fato de o Brasil ser o quarto (às vezes quinto) maior mercado do mundo, atrás apenas da China, Estados Unidos e Japão tem mais a ver com a inclinação da matéria. É claro que temos muito a evoluir e muito a incluir em termos de segurança passiva e ativa em nossos veículos. Estamos bem atrás da Europa e Estados Unidos nestes quesitos, mas também estamos bem atrás na legislação para emissão de poluentes, na conservação das vias e, mais ainda, no rigor da fiscalização e punição com relação às infrações de trânsito. Se a moda pega, daqui a pouco surgirão matérias dizendo que os nossos ônibus também são mortais, que os nossos aviões caem facilmente e que os implementos rodoviários feitos no Brasil colocam em risco os demais usuários de rodovias (se eles não acarretarem a elevação das perdas no transporte da safra). O avançado padrão e nível da engenharia automotiva nacional tem permitido que as montadoras, sistemistas e seus fornecedores brasileiros projetem, desenvolvam e produzam modelos para o mercado nacional e também sejam exportados para os mais exigentes países do mundo. Mais do que um dos maiores mercados globais, a indústria automotiva brasileira passou a ser referência em vários aspectos, inclusive com a localização no País de avançados centros mundiais de desenvolvimento dessas grandes montadoras norte-americana. Apesar de admirar e respeitar a indústria norte-americana, infelizmente, embora excelentes em diversos aspectos, muitas vezes pecam por se considerarem o povo e o mercado mais evoluído do mundo e, portanto, no direito de julgar e condenar, como verdadeiros juízes. E o autor da reportagem possivelmente não seja especializado na área automotiva, sem condições de fazer uma avaliação correta sobre o real padrão de qualidade e segurança da indústria brasileira.

José Carlos Secco

Assessor de imprensa da Volare e Marcopolo

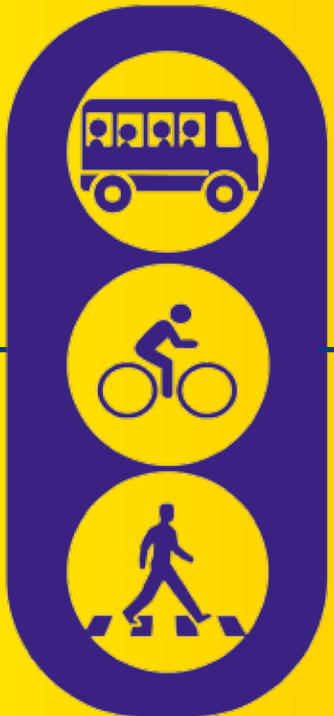


22 de setembro, Dia Mundial Sem Carro

10 motivos para você abraçar e vender essa ideia o ano todo

O dia para deixar o carro em casa como alternativa para driblar os congestionamentos vem por aí, promovendo novas reflexões e debates sobre um tema que é central para a qualidade de vida nas cidades. A mobilidade urbana está cada vez mais comprometida pela multiplicação indiscriminada e constante de carros nas ruas, causa de agravamento da poluição ambiental, dos problemas de saúde e do estresse das pessoas que vivem nas grandes cidades as consequências de um modelo que já se revela insustentável. A solução, dizem os especialistas, passa por um transporte público eficiente e de qualidade, mas também pela desconstrução da cultura do carro, que, alimentada pela publicidade e pelo estímulo às vendas, joga cada vez mais automóveis nas ruas. Um dos principais objetivos do Dia Mundial Sem Carro é conscientizar as pessoas que existem outras formas de se locomover pelas cidades, sem a necessidade de sair, praticamente sozinho, num carro. É claro que a qualidade do transporte público, em muitas cidades brasileiras, deixa a desejar. Mas substituir o carro pela caminhada, por um meio de locomoção alternativa ou pelo transporte público, em alguns dias da semana ou quando o destino for áreas centrais, onde o congestionamento é constante, pode ajudar a fortalecer o coro de quem já solicita investimentos e mudanças no sistema de transporte coletivo. Mesmo porque, em algumas cidades, em horário de pico, andar de carro pode ser mais demorado e estressante do que em meios coletivos, ainda que estes não funcionem como deveriam.

Confira a seguir, dez boas razões para deixar o carro em casa e aderir ao transporte coletivo. Mudar um hábito não é fácil, mas também não é tão difícil assim.



Contribui para o resgate da mobilidade urbana

Quando as pessoas saem de casa com seus carros, o fazem pensando em chegar ao seu destino em menos tempo, mas esquecem que outras milhares de pessoas saíram de casa com a mesma intenção. O resultado é o que todos conhecem: congestionamentos cada vez maiores, que acabam com as pretensas vantagens do carro. Considerando que cada automóvel ocupa cerca de 6 metros de pista e que a média de ocupação dos carros é de 1,4 pessoas por unidade, e ainda, que um veículo de transporte coletivo acomoda, em média, 35 pessoas sentadas, podemos concluir que a cada 35 pessoas que optam por deixar o carro em casa, são liberados 150 metros de pista, espaço em que poderiam circular cerca de 13 veículos Volare W-L, por exemplo, transportando até 450 pessoas. Ou seja, com a adesão ao transporte coletivo, as chances das cidades pararem em congestionamento diminuem bastante.

Promove a saúde das pessoas

Cidades com menos carros têm ar com melhor qualidade e menos doenças. Além disso, quem não é tão dependente do carro, caminha mais, pedala mais, passa a conhecer melhor a cidade e os vizinhos, tornando-se menos sedentário e mais sociável. Ótima receita para prevenir doenças do coração, obesidade, depressão e estresse.

Reduz o impacto ambiental

Apesar das novas tecnologias, que reduzem e tratam as emissões lançadas à atmosfera pelos veículos automotores, boa parte dos gases que agravam o aquecimento global vem do escapamento dos carros. Quando presentes na atmosfera, estes gases, resultado da queima de combustíveis fósseis, formam uma barreira, impedindo que a radiação solar refletida pela superfície da Terra volte para o espaço, criando assim, o chamado efeito estufa, ou seja, a elevação das temperaturas do ar, dos oceanos e dos lagos, que provoca o desequilíbrio dos ecossistemas, gerando enchentes, furacões e toda sorte de calamidades. Veículos coletivos não fogem à regra, mas são mais cobrados pelo mercado a aderirem às novas tecnologias, menos poluentes, e além disso, transportam muitas pessoas, ao passo que o automóvel, nas maioria das vezes circula só com o motorista.



Ajuda a fazer amigos

Na maioria das vezes não nos damos conta, mas isolados nos carros, não paramos para cumprimentar e conversar com os amigos do bairro ou conhecer gente nova. Deixar o carro em casa é dar-se esta oportunidade.

É mais inteligente

A ideia de sucesso, status e liberdade associada aos carros pela publicidade ainda comove muita gente, mas não é à toa que nos comerciais de TV os veículos nunca aparecem transitando em meio a um congestionamento. A verdade é que, na realidade atual, o carro também traz muitos aborrecimentos. Apesar da conveniência de ter um veículo exclusivo, muita gente tem limitado o seu uso aos finais de semana, à noite, lugares e situações especiais, lançando mão do fretamento e do transporte público, da caminhada e até da bicicleta para os trajetos cotidianos.



Promove a cidadania

O carro isola, o ônibus aproxima. Nada melhor que o coletivo do bairro, o fretado da empresa ou da escola, as viagens a passeio ou a trabalho para conhecer e conviver um pouco mais com as pessoas com as quais compartilhamos interesses. Trocar informações, experiências, pontos de vista ou um simples “bom dia” deixa o cotidiano mais leve e caloroso, e pode ser um bom ponto de partida para reivindicar melhorias no transporte e trabalhar outras melhorias comunitárias.

É mais econômico

Combustível, seguro, taxa de licenciamento, manutenção, garagem, estacionamento. Além destes itens, ainda tem a desvalorização do automóvel, os problemas mecânicos e avarias. Ter um carro implica em despesas que vão muito além do custo do carro em si. Para quem tem mais de um em casa, se livrar de um pode representar uma boa economia mensal, e o dinheiro ganho com a venda pode servir para “aquele” projeto que vem sendo adiado há tanto tempo. Quem tem um só veículo também ganha, se passar a usá-lo menos. Considerando o preço do combustível e dos estacionamentos, qualquer trajeto poupado já é lucro.

Dá mais tempo para relaxar

Quem anda de ônibus, se livra da tensão de dirigir em engarrafamentos, procurar vaga para estacionar, enfrentar flanelinhas e abordagens nos faróis. E o melhor de tudo: ganha um tempo para relaxar, especialmente em fretamentos, que operam com grupos definidos e menos paradas. Veículos coletivos permitem que o passageiro aproveite o percurso para ler, ouvir música, curtir a paisagem, pensar na vida ou tirar aquela soneca gostosa e revigorante antes de chegar ao seu destino.

É mais seguro

Muita gente acredita que andar de carro é mais seguro que andar de ônibus. Mas há controvérsias. Além de mais visado, quem anda de carro fica isolado e mais suscetível a assaltos e sequestros relâmpago. A questão dos acidentes também dá o que pensar. Dezenas de milhares de pessoas morrem todo o ano em acidentes de carro, que são também a principal causa de morte entre jovens. Por mais que toda pessoa esteja vulnerável a erros, um motorista profissional, pela capacitação que recebe e pela responsabilidade do cargo, tem muito mais chance de não ser imprudente, não cometer infrações fatais e manter o controle da direção.



Deixar a cidade mais bonita

As cidades estão abarrotadas de carros por todos os lados, tomando espaços que poderiam ser destinados à convivência e lazer. Pequenos espaços urbanos, como o final de um beco sem saída ou uma vaga de estacionamento na rua, podem abrigar miniparques, com bancos de descanso ou esteiras para a prática de exercício físico. Os *parklets*, como são chamados, já existem em algumas cidades americanas, como São Francisco, e poderiam muito bem ser aplicados nas cidades brasileiras.

A data nasceu em 1988

O Dia Mundial Sem Carro começou em algumas cidades na Europa, ainda em 1988, quando 35 cidades francesas se uniram para deixar o carro em casa e mostrar a si mesmas e a quem mais quisesse ver que o transporte individual estava se tornando um problema. Era 22 de setembro, e de lá para cá, a proposta e a data ganharam o mundo. No Brasil, o evento aconteceu pela primeira vez em 2001, e a cada ano ganha novas adesões.

ABS

O sistema que faz qualquer motorista ser um especialista em frenagem

O mecanismo impede o travamento das rodas e faz com que o veículo pare aos poucos, assistindo o motorista de forma decisiva em situações de perigo e reduzindo o risco de acidentes.

Frenagem com ABS:

Num veículo equipado com sistema ABS, uma freada de emergência é detectada pela unidade de controle do sistema, que intervém na pressão de frenagem de cada roda, impedindo o travamento e garantindo uma frenagem segura, onde o veículo continua sob controle e estável.



Manoel Neto

Frenagem instável:

Em uma situação de frenagem de emergência, a força de frenagem aplicada pelo motorista pode ser maior que o pneu pode suportar, situação que causa o travamento das rodas. O veículo entra em derrapagem, perde a aderência à pista e não reage mais aos comandos de direção do motorista.



Manoel Neto

Parar um veículo repentinamente sem perder o controle da direção é um dos maiores desafios enfrentados pelos condutores, sobretudo em pistas escorregadias. Um desafio para o qual a maioria dos motoristas não está preparado ou suficientemente treinado, uma vez que paradas repentinas, via de regra, acontecem diante de obstáculos percebidos de última hora, na iminência de um acidente. Com um sistema de freios convencional, situações como esta exigem que o motorista pise e solte continuamente o pedal do freio, a fim de fazer com que o veículo sofra diversas reduções de velocidade sem derrapar. A manobra requer conhecimento e habilidade e, mesmo assim, não garante bons resultados em 100% dos casos. O freio ABS (Antilock Braking System), um sistema antitravamento das rodas que funciona como

um complemento do sistema de freios convencional, faz essa manobra com muito mais precisão. Ele mede automaticamente a força aplicada nas rodas, controlando-a e fazendo com que o veículo pare aos poucos e em menos tempo, sem deslizar. Além disso, permite que o condutor mude a trajetória do carro enquanto freia, o que reduz significativamente as possibilidades de acidente. Mas para isso, o motorista precisa fazer exatamente o contrário do que faria se estivesse conduzindo um veículo sem ABS: pisar fundo no freio e não soltar o pedal mesmo quando o pedal trepida (o motorista sente o pedal vibrar quando o ABS entra em ação), pois o carro só vai controlar a força enquanto o pedal estiver pressionado.

ABS do Volare tem recursos adicionais

O sistema de controle ABS disponibilizado nos veículos Volare possui alguns recursos adicionais, destinados a prover uma maior estabilidade e segurança não só nas frenagens como também nas arrancadas. Assim, em situações de frenagens de emergência, atua o sistema EBD (*Electronic Brake Distribution*), que duplica a força da frenagem e, consequentemente, diminui o espaço até a parada total do veículo. Ele distribui as forças de frenagem em cada roda, controlando-as individualmente, de

Como funciona

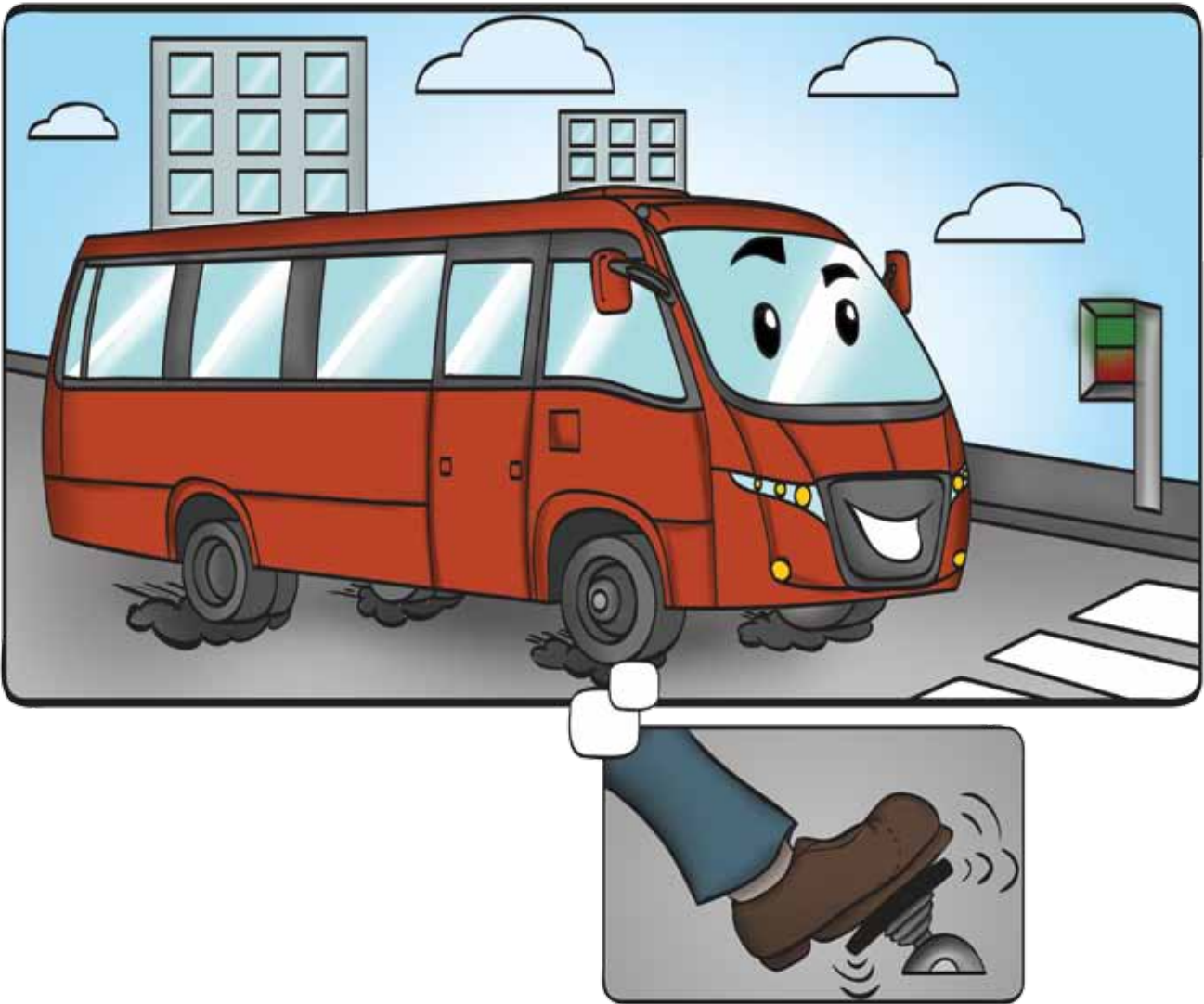
Para frear um veículo, são necessárias dois tipos de força: de frenagem e de aderência. A primeira atua no tambor de freio através das lonas de freio, reduzindo o número de rotações da roda, enquanto a aderência é exercida pelo peso do veículo, e transmitida à pista através dos pneus. Num sistema de freio convencional, uma frenagem brusca reduz excessivamente o número de rotações da roda, proporciona uma situação favorável ao bloqueio das mesmas e ao deslize (derrapagem) na faixa de 100%, com perda do controle da direção e da estabilidade do veículo. O sistema ABS regula a força de frenagem que aciona os tambores e pastilhas de freio, proporcionando uma redução gradual do número de rotações das rodas, mantendo o deslize na faixa de 10 a 30%, o que resulta em maior força de aderência à pista, além de manter o veículo sob controle e estável. A operação do ABS se dá a partir de quatro componentes: sensores de velocidade, bomba, válvulas e unidade controladora. Os sensores estão localizados em cada roda e informam a velocidade de rotação das mesmas à unidade controladora, que as compara entre si, calculando a desaceleração de cada uma e controlando uma possível tendência ao travamento. Detectando uma tendência a travamento, a unidade intervém imediatamente, e emite um sinal elétrico às válvulas moduladoras, localizadas na tubulação de cada freio. São estas válvulas que controlam a pressão de frenagem, de acordo com os

acordo com a distribuição dinâmica de peso no veículo, provendo-as com a máxima capacidade de aderência ao solo. Para situações de arrancadas em solos escorregadios ou subidas íngremes, o veículo conta com um sistema ASR (*Anti Slip Regulator*), que impede a derrapagem (patinação) do veículo durante a arrancada, por meio do controle do torque do motor ou da frenagem da roda de tração que está sob o efeito da derrapagem. Trata-se de um sistema de controle de aderência que permite manter a máxima tração em qualquer condição de utilização.

impulsos recebidos da central eletrônica, reduzindo, aumentando ou conservando a pressão. Quando a válvula libera a pressão num tubo, a bomba repõe a pressão até que haja um novo sinal de bloqueio nas rodas, sendo que o ciclo redução-manutenção-restabelecimento da pressão repete-se várias vezes por segundo, permitindo que todas as rodas sejam mantidas no campo de deslizamento durante as frenagens de emergência, o que imprime segurança ao processo. A unidade controladora é o cérebro do sistema ABS e também controla o ASR, o sistema eletrônico de bloqueio do diferencial, que faz com que, numa aceleração, o escorregamento mantenha-se na faixa de 10 a 30%, quando ocorre o melhor aproveitamento das rotações do motor e há maior facilidade de condução do veículo. A partir das informações de velocidade das rodas enviadas pelos sensores, a unidade detecta quando uma roda tende a patinar, e passa a controlar o freio desta roda bem como a rotação do motor. Com isso, as rodas não recebem mais torque do que aquele que podem transmitir em uma determinada situação, resultando no máximo de aproveitamento do torque para a propulsão do veículo. Quando as duas rodas de tração tendem a patinar, a unidade de controle envia um sinal elétrico gradual para a válvula proporcional, que por sua vez alimenta o cilindro pneumático de controle do motor. A rotação do motor é reduzida até o ponto em que a velocidade das rodas de tração se iguale às do eixo dianteiro.

O que você não pode deixar de saber sobre o uso do ABS

- A atuação do freio ABS é identificada através de uma leve trepidação nos pedais, decorrente da rápida abertura e fechamento das válvulas que regulam a pressão dos freios, para que as rodas não travem. Essa trepidação nada mais é do que um sinal de que o ABS está funcionando, e para que o sistema continue funcionando, você deve manter o pedal de freio pressionado o mais forte possível, ao contrário do recomendado para um freio convencional. Aliviar a pressão do pedal do freio nesta hora, num veículo equipado com o sistema ABS, seria um erro grave, pois seria como desativar o sistema.



- O sistema ABS é um complemento do sistema de freio convencional, ou seja, se ele parar de funcionar por algum motivo, os freios continuam atuando normalmente, apenas sem a assistência do ABS.
- O sistema ABS não agrega nenhum cuidado extra ao plano de manutenção do sistema de freios convencional do seu Volare. Durante toda a vida útil do veículo, basta que você siga a risca as recomendações preventivas para o sistema de freios convencional, como substituição de fluido e pastilhas, entre outros.
- Assim que você liga a chave de ignição, o ícone luminoso do sistema ABS no painel se acende e a unidade de controle do ABS supervisiona todo o sistema. Se tudo estiver bem, a luz se apaga. Caso contrário, permanece acesa e o sistema deixa de funcionar. O mesmo ocorre se surgir alguma falha em trânsito. Em ambos os casos, procure uma oficina autorizada Volare para diagnosticar a falha, resolver o problema e reativar o sistema.

Vantagens do sistema ABS

- Redução da distância de frenagem de até 20% em relação a veículos equipados somente com freio comum, podendo variar de acordo com as condições do piso.
- Redução da força do impacto e da possibilidade de ocorrência do próprio impacto, pois como o sistema mantém as rodas destravadas, numa situação de frenagem completa de emergência, o motorista pode desviar de obstáculos enquanto freia.
- Maior estabilidade de marcha.
- Conservação da dirigibilidade.
- Ótimo percurso de frenagem com um comportamento estável.
- Ao acelerar dentro da velocidade de regulação (até 50 Km/h), o eixo propulsor não se desvia de sua direção, há melhor aproveitamento da tração do eixo propulsor e melhor poder de recuperação em caso de uma leve tração unilateral de uma roda propulsora.

Na Linha W, ABS já é item de série

A partir de 2014, o sistema, que já é amplamente utilizado em vários países, deverá ser incorporado em todos os veículos fabricados no Brasil. A Volare antecipou-se e já incorporou o ABS como item de série nos veículos W7, W8 e W9, sendo que, no ano que vem, todas as unidades produzidas estarão equipadas com este sistema.



Volare Urbano: mobilidade a toda prova

A versão Volare para as cidades reúne o que a marca tem de melhor: leveza e agilidade para vencer deslocamentos difíceis, e inúmeras possibilidades para combinar modelos, configurações internas, acessórios e opcionais de acordo com a necessidade de cada nicho do mercado.

Recife,

a cidade das águas, do frevo e das festas populares

Além de belas paisagens, a capital pernambucana é uma cidade que respira cultura.



Arlindo de Souza Amorim

1

Com os campeonatos mundiais de futebol, a Arena Pernambuco tem sido alvo de atenções. Mas ela é apenas um entre tantos atrativos que esta cidade tem a oferecer. Entrecortada por águas de rios e do mar, Recife também é conhecida como a Veneza brasileira. Tem sua área central formada por três ilhas - Ilha do Recife Antigo, Ilha de Santo Antônio e Ilha da Boa Vista, interligadas por pontes, que conferem à cidade uma beleza peculiar, que lembra a cidade italiana, também erguida entre ilhas.

Mas quem concebeu e transformou o vilarejo fundado pelos portugueses em 1537 em um centro urbano foram os holandeses. Atraídos pela riqueza do açúcar, base da economia colonial, eles invadiram e controlaram o território pernambucano de 1630 a 1654. Até a chegada dos holandeses, Recife era apenas o porto de Olinda, onde os senhores de engenho portugueses mantinham seus casarios. A invasão holandesa se deu por Olinda, mas depois de assumir o controle, eles preferiram ocupar a área próxima à região do porto do Recife, onde a paisagem se assemelhava a sua região de origem. Ali aplicaram seu conhecimento na construção de canais e



2



3



4



5



6

1. A Ponte Velha, construída em 1921, no lugar de uma mais antiga feita pelos holandeses
2. A cidade das águas oferece várias opções de passeios em embarcações
3. Detalhe da arquitetura da Rua do Bom Jesus, no Recife Antigo
4. As pontes que ligam as três ilhas da cidade, conferem a Recife uma beleza particular
5. O casario da Rua Aurora é um dos cartões-postais da capital pernambucana
6. O obelisco gigante fica no parque das esculturas do artista pernambucano Francisco Brennand



A Rua da Aurora margeia dois importantes rios que cortam a cidade de Recife: o Rio Capibaribe e, no seu final, à direita, o Rio Beberibe

pontes, lançando as bases da estrutura urbana desta cidade, onde hoje vivem mais de um milhão de pessoas, oriundas de toda região Nordeste.

Trabalhando nos canaviais e no porto, de onde a mercadoria produzida nos engenhos era levada para o mundo, ora pelos portugueses, ora pelos holandeses, estavam os negros africanos, na condição de escravos, além de remanescentes das populações indígenas. E desse caldo étnico e cultural nasceram os ritmos, os sabores, as festas populares, a arte e o artesanato que atraem milhares de turistas para Recife. Além do carnaval e das quadrilhas juninas, famosos no mundo todo, ensaios de maracatu, grupos de frevo, apresentações espontâneas de teatro mamulengo e outras expressões da cultura local costumam acontecer aos domingos no

bairro Recife Antigo, na praça que abriga o Marco Zero, ponto de início da cidade e que hoje é palco para grandes manifestações culturais.

Exposições, teatro e shows também acontecem nos centros culturais que ficam no entorno do Marco Zero. O local abriga ainda o Centro de Artesanato de Pernambuco, instalado num antigo armazém do porto, onde se encontram peças em madeira, renda, barro, palha, papel machê, entre outras. Atrás da praça está a Rua do Bom Jesus, uma das mais belas de Recife, com seus prédios estreitos, que registram a influência da presença holandesa. A rua abriga importantes edifícios históricos, como a Sinagoga Kahal Zur Israel, aberta em 1634 e considerada a mais antiga das Américas, e a Embaixada dos Bonecos Gigantes, onde estão expostos



O obelisco português, às margens do rio Capibaribe, homenageia o movimento luso-brasileiro para expulsar os holandeses das terras brasileiras

dezenas de bonecos de gente famosa usados no carnaval, além de bares e restaurantes. Nesta região, visite também a Torre Malakoff, um antigo observatório astronômico, e a Rua da Moeda, outra referência para quem gosta da boemia. Um modo muito gostoso de conhecer estes e outros pontos interessantes de Recife é fazer o circuito dos poetas, um roteiro que inclui mais de 20 estátuas de músicos, poetas e personalidades importantes que nasceram ou viveram na capital de Pernambuco. Os monumentos têm tamanho natural, e estão instaladas em locais que guardam algum tipo de afinidade com os homenageados ou suas obras, não por acaso, são os pontos mais relevantes da cidade. O compositor de frevo Antônio Maria, por exemplo, está na Rua do Bom Jesus, enquanto Chico Science, inventor do manguêbeat, está na Rua da Moeda. Na

ponte Mauricio de Nassau, que liga o centro histórico ao bairro Santo Antônio, o homenageado é o poeta Joaquim Cardozo, que dedicou vários versos ao rio Capibaribe, que corta a cidade junto com o rio Beberibe. A ponte foi construída pelo próprio Nassau, no século XVII.

A Rua do Sol, no bairro Santo Antônio, recebeu a estátua do Capiba, considerado o maior compositor de frevo do Brasil. Aproveite este ponto do circuito para conhecer também a Praça da República, que é perto. A praça não tem nenhum monumento do circuito dos poetas, mas está cercada de prédios históricos como o Palácio do Campo das Princesas, o Palácio da Justiça, o Teatro Santa Isabel e o Liceu de Artes e Ofícios. No lado oposto ao Recife Antigo, na margem esquerda do rio Capibaribe, o circuito dos poetas homenageou João

Cabral de Melo Neto, autor de Morte e Vida Severina, e Manuel Bandeira, que dedicou um poema à cidade. As estátuas estão na Rua da Aurora, famosa pelos sobrados em estilo neoclássico, onde moravam as famílias importantes da cidade.

No bairro da Boa Vista, Praça Maciel Pinheiro, está uma das maiores escritoras brasileiras, Clarice Lispector, que nasceu na Ucrânia, mas passou a infância no Recife. O circuito passa ainda por Luiz Gonzaga, o rei do baião conhecido em todo o Brasil, na estação central, além de outros artistas locais. Quem faz todo o circuito acaba conhecendo dezenas de igrejas que são parte importante do patrimônio de Recife, como a Igreja de São Pedro dos Clérigos, inaugurada em 1782, e um dos templos religiosos mais bonitos da capital. Passa perto também da Casa de Cultura de Pernambuco, no bairro Santo Antônio, e do mercado São José, no bairro homônimo, dois pontos imperdíveis do roteiro turístico da cidade.

A Casa de Cultura ocupa o prédio da antiga casa de detenção, desativada em 1973, e o mercado São José é o mais antigo mercado público do Brasil. Os dois locais oferecem artesanato e produtos típicos da região, numa mescla de ofertas que inclui esculturas em barro, literatura de cordel, castanhas de caju torradinhas, bolo de rolo, cachaças com rótulos pitorescos, ervas e até consultas com rezadeiras. E se você quiser ter uma experiência gastronômica única, programe sua visita à Casa de Cultura para um horário próximo do almoço ou jantar. Perto dali fica o restaurante Leite, o mais antigo restaurante em atividade no Brasil, fundado em 1882, que já serviu nomes como Assis Chateaubriand,

Juscelino Kubitschek, João Goulart, entre outros. Fora do circuito central, também há coisas interessantes para se ver, e o Parque de Esculturas Francisco Brennand, estruturado a partir de uma antiga fábrica de cerâmica, no bairro da Várzea, é uma delas. O espaço combina ateliê e museu numa área de 15 mil metros quadrados, e reúne duas mil peças do artista pernambucano, que tem obras expostas em espaços públicos do Recife Antigo e do metrô de São Paulo. O Instituto Ricardo Brennand, criado pelo colecionador de mesmo nome, primo de

Francisco, está no mesmo bairro e pode ser visitado no mesmo dia. Ali, você vai encontrar obras de arte das mais diferentes procedências e épocas, além de acervo de esculturas, pinturas, documentos e objetos.

- 1. O Paço da Alfândega, no coração do Recife Antigo, abriga um Shopping Center
- 2. O calçadão da Praia da Boa Viagem é ideal para correr, pedalar e encontrar gente bonita
- 3. Inaugurado em 1850, o Teatro Santa Isabel é um dos 14 teatros-monumento do país reconhecido como Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
- 4. A Arena Pernambuco, inaugurada este ano, com vistas aos jogos mundiais de futebol, tem padrão internacional



1



2



3



4



Ponte Imperador Dom Pedro II



A Oficina de Francisco Brennand está instalada em uma antiga olaria

O Museu do Estado de Pernambuco, no bairro das Graças, também não pode ficar de fora. Seu acervo tem mais de 14 mil itens distribuídos em 10 categorias: presença holandesa em Pernambuco, arqueologia, cultura afro-brasileira, cultura indígena, mobiliário, arte sacra, porcelana, cristais, pintura e ex-votos (ofertas votivas). O mesmo vale para o Museu Homem do Nordeste, que conta com uma exposição permanente de 3.500 peças para contar a história da formação do nordestino brasileiro.

Além destas opções por terra, ainda tem os roteiros pelas águas. O passeio de catamarã (barco com duas canoas) pelo rio Capibaribe oferece um outro ponto de vista dos principais pontos turísticos do centro do Recife. O passeio parte do cais de Santa Rita, no bairro Santo Antônio, margeia a Rua da Aurora, passa em frente ao Palácio do Campo das Princesas, da Câmara de Vereadores e do teatro Santa Isabel, percorrendo as três ilhas do centro: a do Recife, de Santo Antônio e da Boa Vista. Dura cerca de 70 minutos, tem saídas diárias, às 16 e 20h, e custa R\$ 38,00 por pessoa.

Para os amantes do mergulho, as opções são fartas, pois Recife é considerada a capital dos naufrágios. São mais de vinte navios naufragados, alguns com 400 anos, sendo que 12 deles são operáveis, com profundidades que variam de 12 a 58 metros. Ou seja, há opções para profissionais e também para amadores, que têm aí uma oportunidade única para apreciar a riquíssima vida marinha. No quesito praia, são várias as opções, mas Boa Viagem continua sendo a principal referência da cidade. Nem mesmo os tubarões, que volta e meia aparecem por ali, foram capazes de afugentar o povo das piscinas naturais que se formam nas zonas protegidas por recifes, onde o banho é tranquilo. Vale conferir. A praia reúne gente bonita o ano todo, dia e noite, nas areias, no calçadão, nos restaurantes étnicos, bares, pubs e danceterias da moda.



As ladeiras do centro histórico de Olinda ficam ainda mais coloridas durante o período de Carnaval



Olinda: o carnaval de rua mais famoso do Brasil

Todos os anos, foliões de várias partes do país e do exterior invadem as ladeiras da parte alta da cidade para seguir as orquestras de frevo e os bonecos gigantes, que dão o perfil do Carnaval de Olinda. A festa acontece desde o início do século XX e preserva as mais puras tradições da folia pernambucana e nordestina, cuja origem remonta a uma festa pagã europeia, o entrudo, trazido ao Brasil pelos colonizadores portugueses. No século XVII, o entrudo português incorporou costumes africanos, no século XIX surgiu o frevo, o Carnaval de Pernambuco ganhou singularidade e, a partir de então, foram organizadas as primeiras agremiações populares.

Mas nem só de carnaval vive a cidade que foi a primeira capital de Pernambuco. Seu centro histórico conserva o traçado urbano e a paisagem da vila fundada por Duarte Coelho Pereira em 1535, no início da colonização do Brasil pelos portugueses, razão pela qual integra a lista dos sítios considerados patrimônio histórico e cultural da humanidade. A cidade fica a sete km de Recife e tem atrativos únicos, como a vista do elevador panorâmico instalado no alto da Sé, que desvenda Olinda e Recife num ângulo de 360 graus, o artesanato e as tapioqueiras do Alto da Sé, o coco de roda, espetáculo de música e dança típico, as igrejas seculares e a cerveja gelada dos bares espalhados pelas ladeiras, que lotam nos finais de tarde.



1

Artlindo de Souza Amorim



2

Artlindo de Souza Amorim



3

Artlindo de Souza Amorim



4



5

1. A Igreja da Sé, catedral de Olinda, erguida em 1540, já passou por três reformas e é uma das mais importantes da cidade
2. Casarão do caradouro
3. A Igreja e Mosteiro de São Bento, ponto de encontro de moradores e turistas, tem o altar totalmente folheado a ouro
4. Jangadas coloridas partem da praia da vila para as piscinas formadas na maré baixa, a 200 metros da costa
5. Contemplar o horizonte à sombra dos coqueiros é um dos atrativos principais do Porto de Galinhas

Porto de Galinhas a praia mais famosa do litoral Sul

Localizada a 60 km do Recife, o balneário que pertence a cidade de Ipojuca, tem nas suas piscinas naturais e belas paisagens seu maior atrativo. Passeios de jangada e buggy, mergulhos para conhecer a vida marinha das piscinas e os cavalos marinhos da Ponta de Maracáipe são as atividades preferidas de quem passa por lá. À noite, o agito é na Vila de Todos os Santos, em Maracáipe, onde se concentram bares e restaurantes, e para as comprinhas, indispensáveis em qualquer roteiro turístico, as Lojinhas da Vila de Pescadores, no centro, têm moda e artesanato para todos os estilos.

Para saber mais:
www2.recife.pe.gov.br/a-cidade/conheca-o-recife/
www.carnavaldeolinda.com.br



Escondidinho de macaxeira com carne de sol: uma receita temperada pelos sabores do sertão

A capital pernambucana tem mais de 1500 restaurantes e bares espalhados pela cidade, com opções que variam de um simples queijo coalho na brasa, fartamente ofertado pelos ambulantes nas praias, ao mais requintado prato da gastronomia internacional. Mas é a cozinha regional nordestina, com suas raízes afro, indígena e europeia, que mais agrada os turistas. Iguarias como a tapioca, espécie de crepe feito com a fécula da mandioca, caldinho de feijão, caldinho de sururu (um tipo de marisco muito comum na região), galinha cabidela (preparada com o sangue do animal), peixadas e moquecas são muito apreciadas. Na terra que dominou o ciclo do açúcar, os doces também não ficam atrás. O bolo de rolo, que muitos confundem com rocambole, está em toda parte, assim como a cartola, uma sobremesa típica, à base de banana, queijo, açúcar e canela. Mas a receita que a VolareClub escolheu para esta edição tem como ingrediente principal a carne de sol, consumida em todo Nordeste, especialmente no sertão pernambucano, onde predominam pratos mais fortes como a buchada e a carne de bode. Além da carne de sol, o escondidinho apresentado a seguir, leva macaxeira, também muito difundida por lá, mas que pode ser encontrada no sul, como aipim, e no centro do país, como mandioca. Experimente!

Ingredientes

- 1 kg de macaxeira (também conhecida como mandioca ou aipim)
- 1 colher de manteiga (de preferência a de garrafa, usada no Nordeste)
- 1 copo de requeijão
- Sal a gosto
- 1 lata de creme de leite
- 250 g de carne de sol
- 2 cebolas médias raladas
- 200 g de queijo mussarela
- Queijo coalho ralado a gosto
- Queijo parmesão ralado a gosto
- Óleo para fritar a carne

Modo de Preparo

Carne

- Dessalgue a carne um dia antes de preparar a receita. Lave-a bem em água corrente, coloque-a numa vasilha e cubra-a com água. Leve-a à geladeira e troque a água a cada três ou quatro horas, até que o sal fique a seu gosto.
- No momento do preparo do prato, refogue a cebola em uma panela, e, quando ela estiver macia, acrescente a carne de sol dessalgada.
- Depois de frita, leve a carne ao liquidificador ou a um processador para desfiá-la. Reserve.

Macaxeira

- Cozinhe bem a macaxeira, até que ela possa ser amassada.
- Amasse a macaxeira, acrescente o sal e a manteiga enquanto ela ainda estiver morna. Na sequência, agregue o requeijão, e mexa até a mistura ficar homogênea (como um purê).
- Acrescente o creme de leite, mexa, e reserve.

Montagem do prato

- Em um refratário, coloque uma camada do purê de macaxeira, acrescente uma camada da carne e, em seguida, outra de purê. Cubra com os queijos ralados, e leve ao forno para gratinar.

Custo: R\$ 41,00*

Rendimento: quatro porções

* Este valor varia de acordo com a região.





Agricultura urbana: mergulhe nessa onda de prazer e saúde

Saborear um alimento feito ou temperado com ingredientes colhidos na hora, sem agrotóxicos, como nos tempos antigos, não é um privilégio exclusivo de quem mora no campo ou de quem tem quintal em casa. Hortas urbanas, em pequenos espaços são cada vez mais comuns.

Se for arejado e receber algumas horas de sol, qualquer cantinho, do parapeito da janela ao terraço do prédio, pode abrigar uma mini-horta com mudas de temperos, chás e, se o espaço for um pouquinho maior, também algumas hortaliças e árvores frutíferas. Hortas caseiras têm ganhado espaço nos centros urbanos, onde o verde é cada vez mais escasso. Terrenos baldios e canteiros abandonados também têm sido alvos de movimentos não centralizados, como o Jardinagem Libertária, que atua em Curitiba, São Paulo, Campo Grande e Blumenau, e o Bicletagem Jardinária, de Porto Alegre, que saem por aí plantando mudas, com o intuito de deixar a cidade mais bonita, divulgar técnicas sustentáveis e sensibilizar as pessoas para tomarem sobre si a responsabilidade pelo espaço onde vivem e pelos alimentos que consomem. Se a ideia de um mundo mais verde, solidário e orgânico lhe agrada, comece plantando seus próprios temperos em casa. Depois parta para as hortaliças, que exigem um pouco mais de espaço. Quem sabe, mais tarde, você possa motivar os vizinhos para, juntos, montarem uma horta comunitária. Além de dar mais qualidade e sabor às suas receitas, você vai economizar na feira e descobrir um caminho para relaxar a mente, aliviar o estresse e contribuir para um mundo melhor. Confira, a seguir, as dicas do gaúcho Pedro Lovatto, produtor orgânico e um dos primeiros membros da Feira Ecológica de Porto Alegre, para você montar sua própria horta.

“É possível cultivar em qualquer pedacinho de terra, até mesmo em vasos, desde que o local receba um pouco de sol”, diz Lovatto. Para que as plantas cresçam bem, precisam de, no mínimo, quatro horas de sol por dia, diz ele, que aconselha os iniciantes a começar com chás e temperos. Cebolinha, salsinha, manjerona, orégano, sálvia, alecrim, poejo, melissa, capim limão, tomilho, manjerição, hortelã, menta são alguns exemplos de espécies que podem ser usadas tanto em canteiros feitos no quintal de terra, como em vasos de chão, fixos e suspensos, estes últimos ideais para quem dispõe de apenas uma parede com incidência de sol. Estas espécies são perenes, ou seja, você vai colhendo as folhinhas enquanto nascem outras, diferente de uma alface, de um brócoli e da maioria das hortaliças, onde cada muda rende uma única colheita, razão pela qual normalmente são cultivadas em hortas maiores. “Nada impede, porém, que você plante beterraba ou cenoura num vaso, basta que ele tenha profundidade suficiente para isso”, ensina Pedro. Rúcula e rabanete já nem requerem tanta profundidade, ficam prontas para consumo em cerca de 30 dias, e podem dividir o canteiro com as ervas aromáticas. Algumas frutíferas como mirtilo, framboesa, romã, jaboticaba e tomate, também podem ser cultivadas em vasos, com bons resultados.

Dicas para hortas em canteiros

1. Revolva o solo com enxada ou pá, deixando a terra bem solta e fofa.
2. Misture um composto orgânico na terra já bem revolvida e fofa. O composto orgânico deve ser feito com restos de vegetais (cascas de legumes e frutas, pequenos galhos, folhas ou grama cortada). Se não tiver como fazer o composto em casa, é possível adquiri-lo pronto, em floriculturas e lojas de produtos agropecuários.
3. Forme os canteiros, deixando-os cerca de 20 cm acima do nível do terreno e com, no máximo, 1,20 metro de largura, para que você possa manusear as mudas dos dois lados, sem pisar nelas. Alise-os com o auxílio de um ancinho.
4. Abra pequenos berços, e coloque neles as mudas. Posicione as mudas de maneira intercalada, em forma de triângulo, para otimizar o espaço. Para calcular a distância entre as mudas, imagine o tamanho da planta adulta - pés de alface, por exemplo, devem ficar a dois palmos um do outro.
5. A rega é altamente recomendável logo depois da sementeira, mas deve ser delicada, feita com regador e não com jatos d'água.

Dicas para hortas em vasos

1. Escolha os vasos de acordo com as espécies que lhe agradam e o espaço que você dispõe para fazer sua horta. Chás e temperos como tomilho, orégano, salsinha, cebolinha, coentro, melissa e majorana podem ser plantados em vasos mais rasos, individualmente ou em duplas, nas jardineiras. Estes vasos retangulares são ótima opção para áreas pequenas porque podem conter mudas de diferentes tipos. Só evite misturar a hortelã, que tem raiz mais agressiva e tende a dominar o espaço. Manjerição, pimentas e capim-cidreira também ficam melhor em vasos separados e um pouco maiores - 25 cm de altura por 25 cm de diâmetro é um bom tamanho. Da mesma forma o tomate, o alecrim, o louro, o limão e as demais frutíferas, para os quais é aconselhável um vaso ainda um pouco maior. "O vaso deve ser grande o suficiente para que as raízes possam crescer bem e, assim, ter uma boa produção de frutos", destaca Lovatto, ressaltando que nestes casos é bom fincar uma estaca, para auxiliar no crescimento da planta.
2. Garrafas pet e caixas de leite (abra uma janela na lateral), canos e calhas dão ótimos vasos e jardineiras para serem usados sobre um apoio, fixados na parede ou suspensos no teto. Se adotar esta ideia, só não esqueça de fazer pequenos furos no fundo, para drenar a água, e de caprichar na fixação, caso pretenda usá-los na parede, pois com a terra e as plantas eles se tornam mais pesados.
3. Prepare os vasos de modo que eles possam proporcionar uma boa drenagem, caso contrário a água acumula e os fungos aparecem, comprometendo as plantas. Coloque uma camada de pedrinhas no fundo, para favorecer a drenagem, e sobre esta base a terra adubada com húmus de minhoca, esterco de galinha, vaca ou composto orgânico, que você encontra em floriculturas e casas agrícolas. Misture a esta terra adubada um pouquinho de areia ou substrato (terra solta que ajuda na penetração da água), mas não encha o vaso até a borda, pois ainda será preciso colocar a muda.

4. Na hora de transplantar a muda, cuidado para não romper o torrão que protege a raiz. Faça um berço na terra, e coloque a muda no buraco, acomodando-a bem, e depois complemente com um pouco mais de terra. Por último, adicione uma camada fininha de uma cobertura seca, que pode ser desde casca de pinus até papel picado, desde que evite que o sol evapore os nutrientes da terra.
5. Passados 30 dias do plantio, é recomendável fazer uma adubação de cobertura, jogando um punhado de terra adubada ao redor da mudinha. Isso fará com que ela venha com mais vigor e cresça mais. A cada três meses, afofe a terra da superfície do vaso e jogue um pouco de húmus.
6. A frequência das regas depende do clima. Em temporadas muito quentes, serão necessárias regas diárias, em temporadas de frio, um rega a cada dois dias. Para saber se está na hora de molhar, coloque o dedo na terra. Se estiver seca, é tempo de regá-la.
7. Não deixe a terra encharcada. Umidade demais favorece a propagação de fungos e doenças. Se não houver drenagem suficiente no vaso, a raiz pode apodrecer.
8. Retire as folhas mortas e mantenha os vasos limpos. Observe diariamente as folhas para ver se não há pragas, e previna com a pulverização de chás naturais - como de alho ou de pimenta malagueta. Para o chá, misture 100g de um dos ingredientes a 1 litro de água e ferva. Depois de frio, borrafe o chá sobre a planta, a cada 15 dias.
9. Se lesmas e caracóis resolverem visitar sua horta para comer as folhas e flores, espalhe rodela de chuchu ou de abóbora sobre um jornal e coloque-o na horta, à noite. Ao amanhecer, elas estarão juntas no jornal, aí é só levá-las para longe.

Arthur Moreira Lima: vencendo fronteiras com um piano na estrada

Depois de lotar as principais salas de concerto do Brasil e do mundo, o pianista Arthur Moreira Lima partiu para um projeto inédito e ousado, Um Piano pela Estrada, que vem fazendo sucesso há dez anos. A proposta consiste em rodar o Brasil com um caminhão-teatro, realizando concertos nas praças públicas das mais longínquas cidades. Agora, após quase 500 concertos, o projeto inaugura uma nova etapa ainda mais desafiadora: Um Piano pelas Águas Amazônicas, que vai levar o mesmo repertório, preparado com “os clássicos mais populares e os populares que, de tão bons, tornaram-se clássicos”, como o próprio artista costuma definir, para as populações ribeirinhas e comunidades indígenas do interior da selva amazônica. Mais um gol de placa na trajetória deste carioca, já rotulado como o Pelé do Piano por uma revista suíça, que coleciona incontáveis apresentações, gravações, prêmios nacionais e internacionais em seus mais de 50 anos de carreira, e tem na democratização da música erudita o seu maior desafio.

O talento para a música se revelou cedo na vida de Arthur. Com seis anos, ele fez suas primeiras aulas e, aos nove, já tocava um concerto de Mozart com a Orquestra Sinfônica Brasileira. Ao completar 19, foi estudar com uma renomada professora em Paris e, de lá, acabou conquistando uma bolsa para o Conservatório Tchaikovsky, em Moscou, o sonho de todo pianista da época. Ali fez sua graduação e pós-graduação, num total de oito anos de estudos. Antes de terminar a pós-graduação, ficou entre os primeiros colocados no Concurso Chopin de Varsóvia, ainda hoje considerado o concurso de piano mais prestigiado do mundo. Foi o primeiro de outros prêmios obtidos em concursos internacionais importantes, como o Leeds, da Inglaterra, e o Tchaikovsky, de Moscou, e o início de uma carreira internacional pontuada por apresentações com orquestras e regentes reconhecidos no mundo todo.

No seu currículo, figuram as filarmônicas de Leningrado, Moscou e Varsóvia, as sinfônicas de Viena, Berlim e Praga, a BBC de Londres, National da França, e maestros como Kurt Sanderling, Kirill Kondrashin, Mariss Jansons, Serge Baudo, Jesus Lopez-Cobos, Sir Charles Groves, Vladimir Fedosseyev e Rudolf Barshai. Além dos palcos, Arthur Moreira Lima fez sucesso também pelos CDs que gravou nos Estados Unidos, Inglaterra, Rússia, Japão, Suíça, Bulgária e Polônia, com Bach, Beethoven, concertos para piano e orquestra de Mozart, Rachmaninoff e Tchaikovsky no repertório. Mas foram as gravações da obra integral de Chopin para piano solo, bem como para piano e orquestra, que gravou com a Filarmônica de Sófia, que lhe renderam as melhores críticas nos Estados Unidos e na Europa, e o fizeram um dos campeões de venda de música erudita no Japão.



Mais do que bem representar o Brasil lá fora, interpretando brilhantemente os clássicos da música erudita ao piano, ele também aproveitou a sua inserção internacional para divulgar compositores brasileiros. Foi ele o responsável, por exemplo, pela primeira audição mundial do Concerto Número 1, de Heitor Villa-Lobos, no Japão, na Rússia, na Áustria e na Alemanha, trabalho que resultou na gravação do concerto com a Orquestra da Rádio de Moscou. Arthur Moreira Lima também resgatou do esquecimento o carioca Ernesto Nazareth, pianista e compositor carioca considerado um dos grandes nomes do tango brasileiro, e o paulista Francisco Mignone, pianista, regente e compositor erudito, que iniciou sua carreira nas rodas de choro do Bexiga e do Brás, ambos natos no século XIX.

Moreira Lima fez ainda a primeira gravação de Brazílio Itiberê da Cunha, importante autor paranaense que até então permanecia praticamente desconhecido, e, em 1997, realizou um sonho que vinha sendo acalentado ao longo de quase vinte anos: gravar, pela primeira vez, obras do mestre argentino Astor Piazzolla especialmente transcritas para o piano. O disco foi gravado em Londres, e permitiu que fossem programadas apresentações no Brasil, na Suíça, na Itália, na França, na Inglaterra e na Alemanha. No Brasil, seu trabalho discográfico lhe rendeu o Prêmio Sharp por duas vezes consecutivas, em 1989 e 1990. E no ano seguinte, 1991, ocupando cargo executivo na Secretaria de Cultura do Estado do Rio de Janeiro, começou a colocar em prática um desejo que trouxe

na bagagem em 1978, quando decidiu voltar a fixar residência no Brasil, depois de duas décadas morando na Europa: participar do processo cultural do Brasil de maneira ativa. E foi o que ele fez durante sua estada na Secretaria e, ainda com mais foco, depois de deixar o órgão, com o projeto Um Piano pela Estrada, que tem levado o artista, três pianos, o palco, uma equipe de mais de 20 pessoas e todos equipamentos necessários para manter a excelência técnica dos concertos, ao interior do Brasil. O projeto, criado por ele e viabilizado através das leis de incentivo à cultura, ganhou força em setembro de 2003 e completa, agora, 10 anos com quase 500 concertos realizados em 24 estados brasileiros e no Distrito Federal, e assistidos por mais de 1 milhão de pessoas.

Agora, em 2013, com o apoio logístico do Exército Brasileiro, através do Comando Militar da Amazônia, uma nova etapa, ainda mais ousada, fará com que os concertos de piano cheguem no interior da selva amazônica, alcançando os dois estados que faltavam: Amazonas e Roraima. O comboio percorrerá 20 mil Km ao longo dos rios Solimões, Negro e Amazonas, incluindo trechos rodoviários e fluviais, através de balsas. Serão cerca de 40 concertos, em cidades ribeirinhas e localidades menores, incluindo as comunidades das reservas indígenas. Confira a seguir o que este artista empreendedor tem a dizer sobre sua carreira, sobre a música e sobre o desafio de levar a boa música a brasileiros que, de outra forma, não teriam acesso a ela.

VolareClub: Quando e como surgiu a motivação de levar a música de concerto às classes de baixa renda? Em que ano teve início o projeto Um piano pela estrada?

AML: Quando fui subsecretário de Cultura do Estado do Rio de Janeiro no governo de Leonel Brizola, de 1991 a 1995. Na ocasião, organizei mais de uma centena de espetáculos em cidades do interior, levando música instrumental, clássica e artistas. Tocava-se indistintamente música popular e clássica. A Secretaria buscava o patrocínio e as cidades apoiavam. Todo o trabalho saía caro para a Secretaria, para o patrocinador e para as prefeituras, pois era preciso montar um palco, tocar e depois desmanchar tudo. O projeto era trabalhoso, caro e dependia de muitas pessoas trabalhando. Então as dificuldades de produção me levaram a pensar em agilizar o processo e levar, além do piano, o próprio teatro. Ou seja, um caminhão que se transformasse em palco, como o de um teatro. Além dessa vantagem prática, a estética visual é muito mais agradável. O aspecto do caminhão é muito mais bonito do que os feios palcos de madeira, mal montados e dispendiosos para as prefeituras. Um piano pela estrada iniciou em 2003, percorrendo o Rio São Francisco, intitulado: São Francisco: um Rio de Música.

VolareClub: Qual foi o lugar mais inusitado em que você realizou concerto com o caminhão-teatro?

AML: Numa reserva indígena do Acre e na cidade de Oiapoque, no Amapá. Passei por cidades muito pobres. Numa delas, o prefeito, homem rude, humilde, mãos calejadas, porte de uma dignidade ímpar, declarou-me: “Eu quis muito que seu espetáculo viesse à minha cidade. Sou pouco letrado, mas sabia que o que senhor está fazendo é muito importante. Só não sabia que era tão bonito!”

VolareClub: O que lhe dá mais prazer: tocar nas praças do interior brasileiro ou nas grandes salas de concerto internacionais?

AML: Tenho a mesma concentração e dedicação ao me apresentar em Nova York, em Londres ou na favela da Rocinha. Para mim, não importa quem é o público, se está pagando ou não. Eu nunca deixo de lado os meus princípios como músico. No meu caminhão, por exemplo, levo um dos meus pianos, o meu próprio afinador. Não interessa se a minha apresentação será em um elegante teatro ou no meu caminhão em um pequeno município do interior, eu reverencio e respeito os meus públicos exatamente da mesma maneira.

VolareClub: A distância que separa o brasileiro da música de concerto se deve à falta de acesso ou a música erudita é difícil de ser assimilada?

AML: Um piano pela estrada é uma ação humanista e que leva em consideração uma necessidade do nosso país. As pessoas são musicais e gostam do que assistem. Mas essa plateia, há anos, é afastada da música clássica pelos próprios músicos desse meio artístico, ainda cheio de gente preconceituosa.

VolareClub: Você costuma dizer que reúne em seu repertório os clássicos mais populares e os populares que, de tão bons, tornaram-se clássicos. O que é que diferencia a música erudita da música popular? Quais são suas preferências na música erudita e na música popular?

AML: Para mim não existe essa fronteira entre erudito e popular, entre arte maior e arte menor. Isso tudo são expressões que, na verdade, fazem parte de uma cultura riquíssima, diversificada e que está sempre efervescente. Hoje eu posso tocar Chopin em uma praça pública, amanhã, com a mesma dedicação, posso tocar Pixinguinha para plateias extremamente exigentes. Foi misturando Liszt, Chopin, Villa-Lobos, Mozart, Nazareth, Pixinguinha, Piazzolla e Bach que eu consegui democratizar a música erudita e valorizar a música popular, sem deixar de lado o meu rigor e exigência.

VolareClub: Piano, órgão, sintetizadores feitos de metal e plástico, sintetizadores virtuais... com a evolução tecnológica, hoje é possível tocar piano e outros instrumentos através de um computador. O que se ganha e o que perde com isso?

AML: Nada substitui o piano, um instrumento real, e o som acústico.

VolareClub: Você, assim como outros pianistas famosos, iniciou os estudos de música ainda criança. Na sua opinião, isso revela vocação ou influência da família?

AML: As duas coisas.

VolareClub: Li em uma entrevista sua que, quando jovem, você também pensou em seguir a carreira de engenheiro de aviação. Você chegou a estudar engenharia? Em que momento você se decidiu pelo piano?

AML: Terminei o curso científico no Colégio Militar no Rio de Janeiro, e não tive tempo de fazer o vestibular para engenharia porque, quase imediatamente, fui estudar música em Paris com uma bolsa de estudos do governo francês e outra do governo brasileiro.

VolareClub: A sua formação começou no Brasil, mas ganhou força, assim como a carreira profissional, fora daqui. O Brasil, hoje, oferece meios para formar bons pianistas profissionais?

AML: Embora o Brasil tenha professores categorizados, é indispensável o contato com o meio musical, os conservatórios e os professores europeus.

VolareClub: O que é mais importante na interpretação de uma peça ao piano: técnica ou sentimento?

AML: A técnica é indispensável, mas de nada vale se não for utilizada a serviço de um conhecimento musical profundo, uma interpretação correta e convincente do texto musical. Tudo isso tem que ser regido por uma sensibilidade musical inata e individual, o que numa palavra só chama-se talento.

VolareClub: O comboio que circula pelo Brasil afora levando música, leva também um programa de saúde bucal. Como se deu a junção de projetos em áreas tão diversas?

AML: Um Sorriso pela Estrada é um projeto de educação em saúde idealizado, realizado e executado por minha mulher, Margareth Monteiro Garrett, dentista, e por sua filha, Grasiela Garrett da Silva, também odontóloga. Em cada cidade, visitam uma escola da rede pública e executam uma programação educativa preventiva em saúde geral e bucal, através de palestras teóricas, demonstrações práticas, entrega de kits de higienização, atividades lúdicas e folders de orientação aos pais/responsáveis e às crianças. Ainda realizam escovação supervisionada nas crianças, utilizando escovódromos, que são pias portáteis para este fim. Há uma concatenação feita localmente pelas secretarias municipais de educação, saúde e cultura.

VolareClub: O projeto Um piano pela estrada foi algo inusitado no país e quicá no mundo. Um piano pelas águas amazônicas vai ainda além. Você já tem planos para 2014?

AML: Tenho alguns planos mas sempre, como tudo no Brasil, muita coisa se decide em cima da hora.

Por Heloisa Mezzalira



Fotos: Carlos Gustavo Kersten, Renato Sampaio e Arquivo Damascom

Volare leva W-L Limousine à Brasil Fret 2013



A marca prestigiou o evento promovido pela ANTTUR (Associação Nacional dos Transportadores de Turismo e Fretamento), levando aos empresários do setor o modelo ideal para quem opera com grupos grandes. O W-L Limousine acomoda 30 passageiros (na versão padrão chega a 35 lugares), mais motorista e auxiliar, com a leveza e a agilidade de um veículo pequeno, além de ter um bagageiro especial, com capacidade ampliada, que facilita e acomoda melhor os volumes.

O Encontro Nacional dos Transportadores de Fretamento e Turismo – Brasil Fret 2013 aconteceu de 13 a 16 de junho, no Summerville Beach Resort de Porto de Galinhas, no estado de Pernambuco, sob o tema “Fretamento: um modelo de sucesso – Conhecimento/Motivação/Capacitação”. O evento reuniu empresários do setor oriundos de todo o Brasil, que na ocasião tiveram a oportunidade de trocar experiências e entrar em contato com diversos temas relacionados à sua área de atuação.

Volare faz parceria com Infraero para traslado em aeroportos

Veículos da marca foram disponibilizados para suprir a demanda decorrente do aumento de passageiros nos meses de junho e julho, durante o período dos grandes eventos esportivos e religiosos que ocorreram no país.

O serviço envolveu 15 unidades dos modelos DW9 Executivo e W-L Limousine, utilizados pela Infraero no traslado de pessoas das aeronaves para a área de desembarque em quatro aeroportos: Santos Dumont e Tom Jobim (Galeão), no Rio de Janeiro; Confins, em Belo Horizonte, e Deputado Luís Eduardo Magalhães, em Salvador. Para a Volare, a ação foi motivo de orgulho. “Ficamos muito honrados por termos sido escolhidos para fornecer os veículos para o transporte dentro dos aeroportos. Com esta ação, o usuário pode conhecer e comprovar a qualidade dos nossos modelos”, afirma o diretor da Volare Milton Susin, já sinalizando a possibilidade da empresa vir a fazer novos acordos com a Infraero, para atender os grandes eventos esportivos e culturais que acontecerão no Brasil nos próximos anos.



Jorge Santos



Paraguai conhece W9 Fly Limousine

A venda da primeira unidade da linha Fly no mercado paraguaio foi comemorada com um encontro no centro de eventos Talleyrand, na capital Assunción. O evento, promovido pela Cipar, representante Volare no país, em parceria com a fábrica, reuniu clientes e autoridades, e serviu para divulgar este e outros veículos da marca, que deverá participar dos processos de licitação para as linhas de alimentação do BRT (Bus Rapid Transit), previsto para 2014.

O novo sistema de transporte público, conhecido localmente como Metrobus, prevê a implementação de uma linha central, que vai cobrir cerca de 30 Km, e beneficiar em torno de 300 mil usuários do transporte coletivo. A linha Fly, em especial o Limousine e o W-L, atendem também as demandas do país nos segmentos de turismo e fretamento, sobretudo agora, que a Volare está disponibilizando os novos modelos com motorização Euro III, atendendo especialmente as necessidades do mercado paraguaio.

Volare participa da XVI Marcha a Brasília e do VI Congresso dos Secretários Municipais de Administração do Estado de São Paulo

Os dois eventos, destinados a debater temas importantes da gestão pública, contaram com a participação da Volare. A XVI Marcha a Brasília em Defesa dos Municípios, aconteceu de 08 a 11 de julho, no Royal Tulip Brasília Hotel, em Brasília, reunindo mais de cinco mil participantes, entre prefeitos, secretários municipais, vereadores, senadores, governadores, parlamentares estaduais e federais, ministros, além da presidente da República. Durante o evento, foram discutidas questões que influenciam diretamente o dia a dia dos municípios brasileiros e apresentadas as reivindicações dos movimentos locais. Já, o VI Congresso dos Secretários Municipais do Estado de São Paulo foi realizado nos dias 19 e 20 de julho, no Hotel Nacional Inn, de Campinas, com a presença de autoridades. A programação envolveu palestras, exposições de cases e debates sobre temas de interesse da gestão pública.



Volare participa de mais uma edição do Rally dos Sertões

Volare, o transporte oficial do evento, operacionalizou o traslado da equipe técnica durante toda a competição, enquanto o off road da marca, o Volare 4x4 estilizado, ficou exposto junto da pista de testes.

A 21ª edição do Rally dos Sertões, uma das maiores competições off road do planeta, aconteceu de 25 de julho, data do Super-Prime (largada oficial) a 03 de agosto. Chegou e partiu de Goiânia, mas ao longo dos 2.200 km percorridos, passou por oito cidades de Goiás e também do Tocantins, e por uma grande diversidade de pisos, velocidades e estratégias. As grandes novidades do roteiro, de nove etapas, foram a cidade de Goianésia, que recebeu o Rally pela primeira vez, e o “laço”, maior etapa da competição, que passou por dentro do Jalapão, no Tocantins, uma das regiões mais difíceis e desafiadoras para os competidores. Além das areias típicas dessa região, os aventureiros passaram ainda por regiões de canaviais, estradas cascalhadas, travessia de riachos, lombas, subidas e descidas íngremes, e até por pisos bons e retas prolongadas. A robustez da Volare não podia ficar de fora dessa.

Volare patrocina simpósio sobre mobilidade urbana

O encontro promovido pela SAE Brasil, em Caxias do Sul (RS), nos dias 5 e 6 de junho, acontece anualmente, com o objetivo de discutir conceitos, apresentar estudos e soluções para os congestionamentos nas grandes cidades.

Dirigido a engenheiros, arquitetos, urbanistas, gestores públicos e profissionais da área da mobilidade, o evento provocou debates sobre temas importantes, como o plano nacional de mobilidade urbana, o sistema massivo urbano e a integração de modais, combustíveis alternativos, mobilidade de carga e sua influência na mobilidade urbana. A programação começou com palestra da diretora do departamento de mobilidade da Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana, Luiza Gomide, que defendeu o transporte público de qualidade para resolver os problemas de congestionamentos. Já, o encerramento ficou por conta de José Antônio Fernandes Martins, presidente do Simefre (Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários) e vice-presidente de Relações Institucionais da Marcopolo, que discorreu sobre as perspectivas da mobilidade urbana. A SAE Caxias do Sul é uma das dez seções regionais da SAE Brasil, associação sem fins lucrativos, fundada em 1991, que congrega pessoas físicas (engenheiros, técnicos e executivos) unidas pela missão comum de disseminar técnicas e conhecimentos relativos à tecnologia da mobilidade. A entidade é filiada à SAE International, associação com os mesmos fins e objetivos, fundada em 1905, nos Estados Unidos, por líderes de grande visão da indústria automotiva e aeronáutica.



Divulgação

Os participantes do encontro tiveram a oportunidade de conhecer de perto o modelo Urbano Acessibilidade

Patrícia Lobato



Os veículos Volare foram incorporados à frota da Golden Peru em 2008, e desde então operam em todo tipo de terreno, seja na costa, serra ou na zona de selva

Eventos internacionais são foco para a Golden Peru

A empresa, sediada em Lima, atua no transporte corporativo e empresarial, mas é sua atuação no turismo que tem promovido a busca de parâmetros internacionais de qualidade.

A Golden Peru tem sido responsável pelo transporte em eventos de abrangência mundial no Peru, como o Rali Dakar 2013, realizado em janeiro de 2013, a ASPA, reunião da cúpula da América Latina e dos países árabes, em 2012, La Cumbre APEC, fórum de cooperação econômica Ásia/Pacífico, e a ALC-EU, reunião de cúpula da América Latina, Caribe e União Europeia, em 2008. “Nos encontramos em processo de crescimento e não descartamos a possibilidade de vir a fazer *joint ventures* com parceiros internacionais. Estamos abrindo este caminho para crescer com solidez e com foco numa carteira de clientes A1, tanto nacionais como internacionais”, afirma a gerente geral da empresa Doris Melgar Centeno.

Seu principal trunfo para trilhar este caminho é o foco na segurança e na qualidade do atendimento prestado ao cliente. O diferencial da empresa, segundo ela, está fundamentado em suportes muito sólidos de atenção ao cliente. “Temos um capital humano comprometido com nossos objetivos a médio e longo prazos, e devidamente capacitado, com o qual conseguimos alcançar e manter um grau de acidentes zero. Nossos clientes reconhecem a segurança como um diferencial importante de nossos serviços”, diz ela.

Não por acaso, os veículos Volare foram incorporados à frota da empresa em 2008, mesmo ano da APEC e da ALC-EU. “O que nos motiva a trabalhar com a Volare é o serviço de pós-vendas, o suporte técnico que a marca oferece, bem como o desempenho dos veículos, que funcionam bem em todo tipo de terreno, seja na costa, na serra ou na selva”, conta a empresária. A Golden Peru opera roteiros em toda a costa e também na área central do país, incluindo locais de difícil acesso, como La Oroya, a capital da província de Yaul, área de mineração que fica a mais de quatro mil metros de altitude. “As unidades Volare trabalham nessa área sem nenhum problema”, diz.

A Golden Peru foi fundada em 14 de fevereiro de 1999, com apenas um veículo e três pessoas. “Éramos poucos, mas duplicávamos esforços para cumprir com os objetivos”, ressalta Doris, que hoje administra uma frota de 92 veículos, destinados a roteiros de turismo e fretamento, com qualidade reconhecida por inúmeras premiações. Entre estas, se destacam os prêmios Empresa Peruana del Año, por oito anos consecutivos, e o Cinta Roja y Blanca, outorgado pela Peruana de Opinión Pública (POP), como a melhor empresa do ano em transporte e turismo, por sete anos consecutivos.

Golden Peru, cliente da Epysa, representante Volare no Peru

Meneghetti Transportes leva o W-L Limousine ao Vale do Taquari

A aquisição vai incrementar os serviços prestados pela empresa no transporte escolar e no fretamento de turistas.

“Estávamos procurando um veículo que não fosse tão grande quanto um ônibus, mas que pudesse levar mais de 30 passageiros com conforto. Após várias pesquisas de mercado, conhecendo novos lançamentos, entre muitos, não tivemos dúvidas que a W-L seria a melhor opção”, conta Luiz Antonio Meneghetti, sócio-gerente da empresa, fundada junto com o primo Julio Meneghetti, ainda em 1996. “Começamos com transporte de carga, porque tínhamos uma representação de erva-mate, que incluía a entrega”, diz o empreendedor do município gaúcho de Putinga, no Vale do Taquari, região onde a erva-mate tem papel importante na economia. Tão importante que serviu como eixo para um roteiro turístico. A Rota da Erva-Mate, lançada em março deste ano, contempla um conjunto de atrativos num raio de mais de 60 km, e explora as belezas naturais, históricas e gastronômicas de oito municípios.

A iniciativa pode trazer novas oportunidades para a Meneghetti, que já opera no turismo, porém no sentido inverso, levando grupos da região a outros municípios. “Não temos uma rota definida. São os clientes que nos procuram para formaturas, festas, casamentos, entre outros, mas o forte do nosso trabalho, hoje, é o transporte escolar”, diz o sócio-gerente. A empresa começou a atuar com o transporte de passageiros em 1998, levando e trazendo estudantes de Putinga e Ilópolis, município vizinho, que estudavam na Univates de Lajeado. Com o tempo, a empresa assumiu ainda o transporte escolar no interior de vários municípios do Vale do Taquari e uma nova rota universitária, o campus de Soledade da Universidade de Passo Fundo.

Atualmente, transporta uma média de 150 estudantes, com uma frota de quatro veículos, entre os quais o W-L Limousine e um Volare W9, adquirido em 2009, ambos com o intuito de ampliação e renovação. “A qualidade da frota é fundamental para um serviço de qualidade, que ofereça conforto e agilidade aos clientes”, ressalta o proprietário da empresa. E os veículos Volare têm contribuído para isso. “Apostamos na Volare e no W-L, em especial, pelo tamanho do veículo, pela quantidade de passageiros que acomoda com conforto, e também pela economia e praticidade, pois sendo mais compacto que um ônibus, circula com mais agilidade e economia pelos caminhos da serra.”

A Meneghetti Transportes é cliente da Sul Premium, representante Volare na cidade de Lajeado, RS



Os sócios Julio Meneghetti e Luiz Antonio Meneghetti no momento de entrega das chaves, na Sul Premium

Auto-Ônibus São João: inovando com Volare

Oferecer um transporte moderno e seguro aos clientes é a missão do grupo São João, que, ao longo de seus 50 anos de história, sempre investiu em inovações tecnológicas para aprimorar seus serviços.

“A inovação faz parte da nossa política interna como forma de diferenciação no mercado, e a incorporação dos veículos Volare à frota da empresa é fruto desta orientação”, diz o responsável pela manutenção dos 295 veículos da empresa, Romualdo Rodrigues Santucci, que esteve na fábrica da Volare, em Caxias do Sul, em junho, recebendo 10 unidades DW9.

O novo lote duplica a frota Volare da empresa, que começou a trabalhar com os veículos da marca há cerca de três anos. “As primeiras unidades tiveram boa aceitação junto aos clientes. Além disso, fomos muito bem atendidos, tivemos todas nossas dúvidas esclarecidas, bem como todas orientações necessárias para fazermos a manutenção dos veículos internamente. Esse é um diferencial importante da Volare, porque nem todos fabricantes oferecem este suporte para quem opera com manutenção interna”, enfatiza o gerente de manutenção, já antevendo novas aquisições.

A manutenção da frota da Auto-Ônibus São João é realizada quase integralmente dentro da empresa. Segundo Santucci, apenas 4% do serviço é levado para oficinas externas. Para tanto, o setor conta com uma equipe de 47 pessoas capacitadas para atuar em todas as oficinas que o setor engloba: elétrica, eletrônica, mecânica, funilaria, tornearia, borracharia, lubrificação e tapeçaria. “Com a manutenção interna, ganhamos a agilidade, segurança e qualidade necessárias para que os nossos passageiros façam boas viagens com uma boa relação custo/benefício”, diz.

Os motoristas atualizam conceitos e prática de direção duas vezes ao ano, através do programa Piloto 10. “Além dos treinamentos, quando adquirimos novos veículos, levamos em conta também o conforto que eles proporcionam aos condutores, pois a segurança dos passageiros depende do seu desempenho”, observa Santucci. Responsabilidade social e boas práticas ambientais, aliás, são parte do cotidiano desta empresa que, depois de conquistar a ISO 9000/9001, se prepara para obter o selo da ISO 14000/14001.

A Auto-Ônibus São João foi fundada em dois de julho de 1963, para atuar no transporte urbano e, aos poucos, foi migrando para o fretamento contínuo de trabalhadores e para o fretamento turístico, sendo que estes dois últimos segmentos utilizam 60% da sua frota. A empresa pertence ao grupo de mesmo nome, que controla ainda a Votur, responsável pelo transporte urbano em Votorantim, e a Sorotur, uma agência de turismo para a qual a Auto-Ônibus São João presta serviços.

Auto-Ônibus São João, cliente da Tapajós, representante da Volare em Sorocaba, SP



Romualdo Rodrigues Santucci, responsável pela manutenção da frota da empresa, esteve na fábrica da Volare, em junho, recebendo 10 unidades DW9



Cinto de segurança salva vidas

www.volare.com.br

T R A N S F O R M A N D O - S E !



Transformando-se para levar ensino a todos.

Segurança, versatilidade, conforto e eficiência adaptados a sua necessidade.

O Volare Escolarbus foi projetado para ser o veículo mais seguro.

Possui barras de proteção laterais e protetor individual para mochilas.

Os faróis foram desenvolvidos especificamente para proporcionar maior visibilidade ao motorista.



Transformando-se o tempo todo pra você.

